

政党名：国民民主党

以下7項目について、貴党の賛否及び意見・提案をお聞かせください

1. 地方都市交通のサービスレベル向上

首都圏・関西圏以外の人口40万人以上の都市雇用圏（人口総規模で4,500万人）において、鉄道（特にJR）・バスのサービス低下がみられ、深刻な状況になってきているが、COVID-19以降は顕著になっている。これらの都市圏において、以下の目的を達成するため、運行頻度などの都市交通のサービスレベルを上げる政策の強化と、公的財源の大幅増強が必要である。

例えば、都市交通政策の中心となるべき都市圏内の鉄軌道・バス路線のサービスレベルに関して、欧州等で実施されているように自治体に関与できる制度を創設する必要がある。

- ①渋滞対策・環境負荷低減（例・熊本都市圏のTSMC渋滞対策など）
- ②若年層（特に女子）の流出防止・地方活性化
- ③都市機能と魅力の向上
- ④公共交通運賃等に対する、消費税「軽減税率」制度の適用について検討

【○賛成・反対】

意見・提案（自由回答）

公共交通は、地域住民の自立した日常生活の確保、地域間の交流の促進、環境負荷低減など、社会政策・環境政策などの側面も持ち合わせていることから、採算重視や民間任せではなく、国が責任を持って「公共交通ネットワーク計画」を策定し、国土の健全な発展をめざします。

2. 運転手不足対策

廃止・減便を食い止めるため、公共性が高く国家資格が求められることが多い交通系労働者を、「エッセンシャルワーカー」と位置づけた上で、政府・自治体は省庁横断的な予算措置を講じ、給与・待遇向上のための財源を確保する必要がある。

例えば、運転士等の資格所有者の賃金水準を高く設定し、事業者が支払可能な賃金との差額を公的負担する。もしくは自治体が運転士の賃金を負担し、その賃金を交付税措置の対象とする。

【○賛成・反対】

意見・提案（自由回答）

労働力不足が深刻な「運輸業・建設業」等の現業系職種の賃金を早期に増額し、当面は国による負担制度を構築します。

3. 通学定期割引の行政負担

高校生等の通学にかかる定期券の割引分は、事業者が負担しているため（全国規模で試算すると約 1,864 億円）、収支を大きく圧迫し、赤字の拡大を招いている。同時に、事業者が割り引いた運賃であっても子育て世代の家計を圧迫している。

通学の定期券等の運賃の割引分は、事業者ではなく、交通予算・文教予算・交付税措置等により行政が負担するとともに、更に低廉にすべきである。

【○賛成・反対】

意見・提案（自由回答）

「公共交通確保法」を制定し、地方では「公共交通確保条例」を制定します。地域ごとに、鉄道等のような公共交通手段が確保されているかを悉皆調査し、公共交通弱者をなくします。

4. 公共交通のデータ整備・情報公開の強化

公共交通政策の透明性確保に必要なオープンデータの整備が、欧米に比べ極端に遅れている。

時刻表や位置情報等のサービス情報や利用者数・収支等の実績について、データの迅速な整備・公開を全事業者に義務付ける制度（EU 並みに）とすべきである。また、国・自治体はこのデータを迅速に活用出来る体制のもとに都市交通政策や地域交通政策を立案し、実行すべきである。

【賛成・反対】 その他

意見・提案（自由回答）

公共交通データの整備、公開については、鉄道事業者や行政も含めた関係者間で現状の課題や今後の対応、進め方等を調整・整理した上で、合意形成を図りながら、取り組みを進めていくことが重要と考えます。

5. ガソリン補助拡充だけでなく走行距離税を主体とした交通全体に対する財源に転換すべき

ガソリン価格高騰に対する補助金累計は既に 9 兆円にも及ぶ（参考：全国バスをすべて無料にした場合の支出年間約 7000 億円）。ガソリン代補助は富裕層にも及び、逆進性も高く、脱炭素の潮流にも反する。電気自動車はガソリン税を負担せず、道路施設維持のための負担の公平を図る観点からも、今後暫定税率・消費税二重課税問題の是正のみならず、「走行距離税」を主体とした税制への切り替えなど、交通全体に対する財源のあり方を抜本的に転換するべきである。

【賛成・反対】 その他

意見・提案（自由回答）

自動車重量税は廃止することを前提に、まずは「当分の間税率（いわゆる暫定税率）」を廃止し、自動車重量税の国分の本則税率の地方税化を進めます。環境性能割は、旧自動車取得税の付け替えであることから廃止します。自動車税は、新車・既販車に関係なく、現在の営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革します。ただし軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮のうえで検討を行います。ガソリンや軽油の本則税率に約 50 年間も上乘せされている「当分の間税率（いわゆる暫定税率）」を廃止し、国分の本則税率の地方税化を進めます。また、消費税との二重課税問題を解消します。

自動車が生活必需品となっている地方のユーザーに大きな負担増となる、走行距離課税は導入しません。また、電動車普及の足かせとなる EV、FCV に対する税込確保ありきの増税は行わず、カーボン・ニュートラル実現に向け、国産の電動車普及促進を継続的に実施します。

6. 公共交通には「独立採算制」ではなく公費を投入しサービスレベルを向上すべきである公共交通は広範囲な外部経済効果を持つにもかかわらず、日本では「独立採算」が原則である事によって、地方のサービスレベルは向上しないことで、車依存により都市部では渋滞が解消せず、免許を持たない世代には移動しにくく、ますます住みにくい街となって空洞化が進み、東京一極集中を加速させる要因にもなっている。

世界の多くの国では、行政の責任の下でサービスレベルの向上を図っており、利用者が大幅に増加し、住みやすく、賑わいや経済の活性化が見られる国も少なくない。わが国も、公共交通は「公共サービス」であると位置づけて、行政の責任の下で、公費を投入する枠組（例：欧州の PSO（公共サービス義務）に準じた制度等）に変える必要がある。

【賛成・反対】 **その他**

意見・提案（自由回答）

公共交通は、地域住民の自立した日常生活の確保、地域間の交流の促進、環境負荷低減など、社会政策・環境政策などの側面も持ち合わせていることから、採算重視や民間任せではなく、国が責任を持って「公共交通ネットワーク計画」を策定し、国土の健全な発展をめざします。

「公共交通確保法」を制定し、地方では「公共交通確保条例」を制定します。地域ごとに、鉄道等のような公共交通手段が確保されているかを悉皆調査し、公共交通弱者をなくします。

7. その他、交通政策に関し、貴党における考え方など、ご自由にお書きください。

高速道路の料金制度を改革して、例えば、普通車であればワンコイン500円で、距離に関係なく乗り放題となる定額制料金、サブスク料金を導入して、地方と都市部との人流・物流を活性化させ、地方創生の起爆剤とします。

完全自動運転の巡回バス・乗用車・船舶を実用化し、地域公共交通システムを構築するスタートアップ企業を優遇します。

地方における移動手段の確保をはじめ交通事故の削減、高齢者等の移動支援や渋滞の解消等に資する完全自動運転（レベル5）を早期に実現します。その実現に向けた技術開発や道路の高度化に投資し、安全な交通社会の推進に取り組みます。